

ON HIRE DAN OFF HIRE TERHADAP BIAYA CARTER KAPAL TUNDA

¹⁾ Nur Widyawati

²⁾ Malidya Aries Tanti

^{1,2)} STIA Dan Manajemen Kepelabuhan Barunawati Surabaya

ABSTRAK

Dalam dunia pelayaran tidak hanya satu atau dua perusahaan yang terlibat tetapi banyak sekali perusahaan yang saling bekerjasama dengan instansi lain atau perusahaan lain di dalam maupun di luar negeri, oleh karena itu dibutuhkan kerjasama yang saling menguntungkan antara lain usaha tersebut adalah carter kapal tunda yang dilakukan oleh PT. Pelindo Marine Service (*shipowner*) dengan Divisi Pelayanan Kapal Dinas Pemanduan dan Telekomunikasi Cabang Tanjung Perak Surabaya (pencarter) dalam carter kapal tunda yang dilakukan oleh kedua instansi tersebut menggunakan sistem carter yaitu sistem *on hire* yaitu hitungan carter saat kapal dapat digunakan dan *off hire* yaitu hitungan carter saat kapal tidak dapat digunakan.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui harga sewa carter yang sebelumnya telah ditentukan akan berubah karena adanya *off hire* hal ini dilakukan agar pihak pencarter tidak mendapati kerugian selain itu sisa BBM dalam kapal saat terjadi *off hire* juga ikut diperhitungkan hal ini biasa dilakukan oleh bagian operasional pihak pencarter. Semua perhitungan tersebut dilakukan agar mendapati kesepakatan harga dan sisa BBM yang sesuai dengan hari dan waktu kapal dapat bekerja (*on hire*).

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif selain itu juga observasi langsung kepada pihak PT. Pelindo Marine Service. Hasil dari penelitian ini adalah sistem *on* dan *off hire* sangat tergantung pada kapal yang dapat beroperasi atau tidak karena hal ini sangat berpengaruh kepada harga sewa carter yang berubah dari harga semula yang diakibatkan kapal tidak dapat beroperasi. Bagian operasional pencarter sangat berpengaruh untuk menghitung ulang sewa carter dan melakukan sounding ulang BBM apabila *off hire* terjadi.

Kata Kunci : *On Hire, Off Hire, Carter*

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Indonesia adalah salah satu negara yang mempunyai banyak pelabuhan di daerah atau wilayahnya masing-masing, ada banyak pelabuhan konvensional, pelabuhan tradisional bahkan adapula pelabuhan internasional hal inilah yang mendorong beberapa orang menjadi pengusaha pelayaran atau owner dalam dunia pelayaran.

Dalam dunia pelayaran tidak hanya satu atau dua perusahaan yang terlibat tetapi banyak sekali perusahaan yang saling bekerjasama dengan instansi lain atau perusahaan lain di dalam maupun di luar negeri. Disamping menggunakan kapal-kapal milik sendiri maupun kapal asing negara-negara berkembang setingkat demi setingkat memperkuat armada nasionalnya dengan tujuan untuk mengusahakan sendiri pengangkutan antar pelabuhan, jasa pandu, maupun antar negara. Dengan demikian yang dihadapi negara-negara yang sedang berkembang ialah berusaha untuk memperbesar dan memperkuat armada niaga nasional dengan cara menyediakan kapal-kapal yang cukup dan apabila armada kapal belum mencukupi maka dapat melakukan sewa menyewa sesuai keperluan yang dibutuhkan. Sewa menyewa kapal dapat didasarkan pada carter waktu (*time charter*) maupun carter perjalanan (*voyage charter*) yang disesuaikan dengan kebutuhan sewaktu-waktu. Untuk melaksanakan sewa menyewa kapal sudah tentu akan dibuat perjanjian dengan pemilik kapal (*shipowner*) dengan mematuhi syarat-syarat yang berlaku dalam dunia charter. Pada jaman modern seperti sekarang ini perjanjian carter tidak harus dengan bertemu langsung dengan pemilik kapal tapi dapat berinteraksi perjanjian charter kapal melalui sistem online sehingga dapat mempermudah transaksi dari kedua belah pihak, tata cara yang dilakukan si pemilik kapal sangatlah mudah hanya mengirim email kepada pencharter tentang deskripsi kapal yang diinginkan oleh pencharter atau yang biasa disebut *ship particular* dari kapal yang dipesan oleh pencarter.

Pencarter mengirim email kepada semua agen kapal atau pemilik kapal yang ingin mencarterkan kapalnya untuk digunakan pencarter sesuai keinginan pencarter tersebut untuk apa kapal itu digunakan, mempunyai ukuran-ukuran kapal tertentu, dan memiliki house power tertentu sehingga mulai dari situlah para agen kapal atau pemilik kapal berlomba-lomba untuk dapat mendapatkan kesepakatan harga dengan pencarter apabila kesepakatan antara pemilik kapal dan pencarter telah terjadi maka dibuatlah perjanjian charter untuk menentukan memakai jenis charter yang akan digunakan dan hal apa saja yang harus disepakati nantinya dalam proses kapal saat dicarter. Hubungan baik antara pemilik kapal dan pencarter harus di ciptakan agar kesepakatan yang dibuat tidak dilanggar oleh masing-masing pihak.

Menurut hukum perdata setiap pertanggungjawaban harus mempunyai dasar yaitu hal yang menyebabkan timbulnya hak hukum seseorang untuk menuntut orang lain sekaligus berupa hal yang melahirkan kewajiban hukum orang lain itu untuk member pertanggungjawaban, dalam hukum perdata dasar pertanggungjawaban itu ada dua macam yaitu kesalahan dan resiko, dengan demikian dikenal pertanggungjawaban atas dasar kesalahan dan pertanggungjawaban tanpa kesalahan yang dikenal dengan tanggungjawab resiko atau tanggung jawab mutlak. Perjanjian merupakan suatu perbuatan hukum ganda dimana satu pihak atau lebih mengikatkan diri terhadap satu pihak atau lebih lainnya mengenai sesuatu hal, dan perjanjian ini dianggap sah apabila dalam perjanjian tersebut telah memenuhi syarat-syarat sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 KUHP (Kitab Undang-undang Perdata).

Pasal 1320 KUHP Perdata menentukan bahwa untuk dinyatakan sah, suatu perjanjian harus memenuhi 4 syarat yakni: kata sepakat dan mereka yang mengikatkan diri (*toestaming*), adanya kecakapan untuk mengadakan perikatan (*bekwaamheid*), mengenai suatu obyek tertentu, mengenai kuasa yang diperbolehkan. Kesepakatan inilah nantinya yang akan berhubungan dengan perjanjian sewa carter sehingga masing-masing pihak tidak dapat melanggar yang mereka buat untuk kontrak carter.

Carter adalah salah satu hal yang menarik untuk kita teliti maupun kita pelajari, hal yang sering kita dengar dalam kehidupan sehari-hari, banyak orang beranggapan carter adalah sewa menyewa sesuatu dari seseorang ke orang lain misalnya saja yang pasti sering dilakukan adalah carter mobil dan motor tapi bagaimana jika yang di carter adalah kapal, dalam dunia pelayaran carter kapal bukan lagi hal yang tabuh bagi para pekerja di pelabuhan maupun pekerja yang berada di atas kapal yang biasanya dikenal dengan nama Anak Buah Kapal (ABK). Carter sering dilakukan untuk keperluan perusahaan pelayaran maupun instansi lain yang berada di pelabuhan saat membutuhkan kapal tambahan maupun di karenakan kapal yang ada di perusahaan mengalami kerusakan sehingga perusahaan maupun instansi lain membutuhkan kapal tambahan dan biasanya kapal juga akan di carter apabila muatan yang ada memerlukan kapal dengan draft dan GRT yang lebih besar.

PT.Pelindo Marine Service memiliki jenis kapal yang di carterkan antara lain kapal tunda(tug boat), kapal kepil, kapal pandu dari semua kapal tersebut memiliki kecepatan dan kekuatan yang berbeda-beda selain itu PT.Pelindo Marine Service melayani pembersihan space docking dan repowering (penggantian mesin lama menjadi baru semisal 400x2 diganti menjadi 1000x2). Beberapa armada yang beroperasi dibawah PT.Pelindo Marine Service untuk dicarterkan antara lain: Divisi Pelayanan Kapal Cabang Tanjung Perak Surabaya, PT.Multi Jaya Sejahtera, Waruna Nusantara, Prima Karya Mandiri, Batuah Abadi Line (BAL), Ocean Buana.

Pada saat ingin melakukan kontrak carter, pencarter wajib melakukan *trial* dan *sonding* kapal untuk memastikan apakah kapal tersebut yang akan dicarter sesuai dengan keinginan pencarter hal ini sangat penting untuk dilakukan agar pencarter paham sampai batas maksimal kapal untuk berjalan maupun pengisian tanki bahan bakar untuk mengetahui ukuran paling penuh dari tanki kanan maupun tanki kiri bahan bakar di dalam kapal, selain itu pencarter wajib melakukan reka adegan kebakaran di dalam kapal untuk mencoba perlengkapan safety kebakaran bekerja dengan baik atau rusak contohnya seperti alat penyemprot air dalam kapal lalu tabung foam untuk kebakaran, adapun perlengkapan *safety* lainnya antara lain *life jacket*, *life raft* dan lain-lain. Semua pengecekan perlengkapan *safety* tersebut dilakukan pencharter agar saat kapal disewa tidak terjadi hal yang tidak diinginkan sehingga membuat pencarter harus berganti kapal carter.

Pada carter kapal tunda milik PT.Pelindo Marine Service pihak yang menjadi pencarter dapat melakukan substitusi atau pergantian kapal jika diinginkan, hal ini guna untuk menawarkan kepada pencharter apabila kapal tidak sesuai keinginan maupun kapal harus diberhentikan melakukan aktifitas tunda

karena pencarter tidak puas dengan layanan kapal tunda tersebut, dalam hal ini masing-masing pihak tidak ada yang dirugikan karena pencharter tetap membayar full sewa perbulan dan bahan bakar akan dipindahkan ke kapal yang di substitusi tersebut saat pencharter melakukan substitusi kapal maka *trial* dan *sonding* akan dilakukan kembali, *sonding* dan *trial* itu sendiri dalam dunia charter tidak hanya dilakukan satu kali tetapi 2 hingga 4 kali agar pencarter benar-benar yakin untuk melakukan kontrak carter dengan biaya yang sudah ditentukan sesuai *house power* mesin kapal itu sendiri.

Pada hal ini penulis akan membahas sistem carter yang dijalankan dua pihak antara PT. Pelindo Marine Service dan Divisi Pelayanan Kapal pada kedua pihak ini melaksanakan carter dengan memakai jenis *time charter*. Divisi Pelayanan Kapal bertindak sebagai pencarter yaitu pihak yang akan menyewa kapal sedangkan PT. Pelindo Marine Service bertindak sebagai shipowner yaitu pihak pemilik kapal atau pihak yang akan menyewakan kapalnya kepada instansi atau perusahaan lain, dalam hal ini kedua belah pihak telah melaksanakan MOU atau *Memorandum Of Understanding* yang berarti perjanjian ini sudah berbasis internasional, meskipun pelaksanaan perjanjian carter hanya satu daerah yaitu Surabaya tetapi kedua belah pihak tetap melaksanakan MOU sedemikian rupa guna perjanjian carter berjalan sesuai dengan perjanjian yang ditulis dalam *charter party*.

On dan *Off hire* sendiri sering terjadi apabila kapal tidak dapat digunakan dalam hal ini yang paling berpengaruh untuk menangani adalah bagian operasional atau kegiatan operasional di Divisi Pelayanan Kapal karena harga sewa carter dari harga sebelumnya akan berubah dikarenakan *off hire* tersebut terjadi, dalam hal ini pada bagian operasional akan menghitung ulang harga sewa carter dengan hari *off hire* yang terjadi lalu mengadakan *survey off hire* untuk melihat apakah bahan bakar sesuai dengan perhitungan yang telah dilakukan oleh tim operasional tersebut disinilah akan muncul harga sewa carter sebenarnya yang harus dikembalikan oleh PT. Pelindo Marine Service tetapi apabila kapal yang dicarter tidak mengalami *off hire* dan terus menjalankan *on hire* maka tidak ada pihak yang merugi karena kapal akan terus bekerja dan menggunakan bahan bakar dengan seksama tetapi apabila *on hire* berjalan dan kapal tidak memiliki kegiatan menunda atau tidak ada muatan apabila kapal kargo maka pencarterlah yang merugi karena bahan bakar akan tetap terkuras meskipun kapal berhenti di dermaga karena kapal tidak pernah mematikan mesin pembantunya (*auxillary engine*) saat bersandar.

Keadaan *off hire* dapat diartikan bilamana kapal tidak dapat menjalankan tugas atau tidak dapat melayani seperti dalam ketentuan yang telah tertuang dalam perjanjian carter, beberapa keadaan yang dapat menyebabkan *off hire* antara lain dapat berupa mesin atau baling-baling kapal mengalami kerusakan, mesin Derek atau pitu-pintu palka yang dibuka dan ditutup dengan mesin mengalami kerusakan, anak buah kapal mogok kerja, kerusakan lain didalam kapal maupun diatas geladak yang mengakibatkan kapal tidak dapat memberikan jasa kepada pencharter pada saat dibutuhkan, kapal ditahan oleh penguasa setempat dan kesalahan bukan terletak pada pencarter tetapi pada pemilik kapal atau nahkoda.

On hire dan *off hire Bunker Survey* adalah untuk menentukan jumlah bahan bakar minyak pada saat atau sebelum dan sesudah penyewaan termasuk jika perlu untuk menentukan jumlah pemakaian normal mesin kapal tersebut pada saat penyerahan biasanya dilakukan di pilot station terdapat juga kedudukan konosemen dalam angkutan kapal dicarter yang berarti nahkoda bekerja untuk kepentingan pencharteran dalam pengoperasian kapal yang bertindak sebagai pengangkut sehingga tanggung jawabnya adalah sebagaimana pertanggung jawaban pengangkut yang diatur dalam konosemen. Dokumen terakhir merupakan suatu pernyataan dari pengangkut bahwa barang telah diterima dan akan diserahkan ke pelabuhan tujuan sedangkan mengenai syarat pengangkutannya konosemen menunjukkan kepada charter party yang bersangkutan.

On hire survey adalah suatu kegiatan *marine survey* pada suatu kapal dan angkutan laut lainnya untuk memeriksa kondisi kapal secara detail dan menyeluruh di saat awal kapal akan di sewa atau di charter party guna menghindari klaim, *off hire survey* jika *on hire survey* adalah pemeriksaan kondisi kapal maka *off hire survey* adalah pemeriksaan kondisi kapal termasuk jika ada kerusakan di saat masa berakhirnya *time charter party* kapal tersebut. Pemeriksaan biasanya meliputi pemeriksaan dokumen, sertifikat kapal jumlah bahan bakar dan air tawar terkadang juga berbagai jenis oli, kondisi kapal termasuk kebersihan ruang muat kapal atau palka kapal tersebut jika cargo.

On hire berarti sewa carter ada atau diperhitungkan walaupun kapal menganggur sedangkan *off hire* berarti sewa carter tidak ada atau tidak diperhitungkan selama suatu jangka waktu tertentu yang disebabkan oleh

hal-hal tertentu, selama jangka waktu pencharter tidak dikenakan biaya. PT.Pelindo Marine Service sendiri mempunyai beberapa kapal yang dicharterkan antara lain kapal tunda, kepil, dan pandu. Dari semua kapal tersebut mempunyai *Horse Power* yang berbeda-beda. Saat kapal dari PT.Pelindo Marine Service yang disewa secara time charter saat kapal tersebut dipergunakan tetapi tiba-tiba mengalami kerusakan mesin maupun kerusakan yang lain dari dalam kapal tersebut maka harga sewa kapal akan berbeda dari perjanjian semula.

PT. Pelindo Marine Service mencarterkan kapalnya dengan jenis *time charter* banyak aturan yang akan dilakukan oleh perusahaan tersebut kepada pencarternya antara lain bagaimana aturan sistem *on* dan *off hire* yang digunakan saat kapal mengalami kerusakan atau sedang *docking* agar masing-masing pihak tidak melakukan kecurangan dan dapat dikendalikan dengan hitungan yang benar karena menyangkut bahan bakar dan harga sewa charter. Kecurangan itu sendiri dapat dilakukan oleh pihak owner yang melaporkan sisa bahan bakar yang kurang dari perhitungan inilah kekurangan dari jenis time charter dikarenakan awak kapal yang sudah dipersiapkan owner itu sendiri bukan dari pihak pencarter dan pada saat kapal terjadi *off hire* yang mengurus perbaikan adalah owner bukan pencarter selain itu air tawar yang pada saat *on hire* digunakan lalu apabila kapal mengalami *off hire* jumlah sisa air tawar itu juga harus dikembalikan karena dalam perjanjian sewa carter dengan sistem *off hire* ini air tawar dan bahan bakar adalah hak dari pencarter, saat kapal dari pencarter mengalami kerusakan atau *docking* lalu *off hire* terjadi pada saat sewa kapal masih berjalan atau berlanjut maka dalam hal ini owner bertanggung jawab sepenuhnya suatu contoh apabila pencarter telah mengisi bahan bakar sejumlah 17.000 liter dan kapal mengalami *off hire* ditengah kontrak carter maka apabila sisa bahan bakar masih terdapat 8.000 liter maka pihak pemilik kapal dan awak kapal yang berada diatas kapal tersebut harus mengembalikan sisanya kepada pihak pencarter begitu juga dengan air tawar harus dikembalikan sesuai perhitungan saat *on* dan *off hire* terjadi.

Pada kapal tunda memiliki dua tangki bahan bakar yaitu tangki kanan dan tangki kiri masing-masing tangki mempunyai kapasitas pengisian bahan bakar yang berbeda antara 17.000 liter-20.000 liter begitupun pada tangki air tawar berkapasitas 5.000-10.000 liter, sisa dari keduanya inilah yang akan berpengaruh pada harga sewa charter yang sudah disepakati pada awal bulan apabila tiba-tiba kapal yang dicharter mengakami *off hire* pada saat yang tidak dapat diperhitungkan.

Dalam hal inilah perhitungan *on hire* dan *off hire* sangat berguna untuk mengetahui jumlah sebenarnya, apabila pihak pencharter telah menyonding (*sonding*) ke dalam tangki bahan bakar ke dalam kapal yang dicharternya dan perhitungannya tidak sesuai dengan sisa bahan bakar maupun air tawar yang berada didalam kapal pihak pemilik kapal berarti berutang kepada pihak pencarter dan tidak bisa dibiarkan begitu saja pihak pemilik kapal harus mengganti bahan bakar dan air tawar sesuai jumlah *sonding* yang dihitung oleh pihak pencarter, pencharterpun dapat mengalami kerugian disaat kapal yang sudah diisi *full* bahan bakar lalu kapal mengalami kerusakan(*docking*) dalam arti berarti *off hire* tetapi kapal tersebut tetap menggunakan mesin bantunya (*auxilarry engine*) sehingga bahan bakar tetap berkurang dan ini menjadi suatu hal yang merugikan sekali bagi pihak pencharter.

Di dalam *on* dan *off hire* selalu membuat berita acara (BA) yang mencakup beberapa informasi atau isi dari berita acara itu sendiri antara lain: ROB (*remaind on board*) ukuran atau *sonding* jumlah bahan bakar dan air tawar yang ada di kapal pada saat itu, laporan bahan bakar, laporan air tawar, dan diketahui pihak-pihak yang bertanggung jawab terhadap operasional perjanjian sewa carter yaitu pemilik kapal dan pencarter itu sendiri. Berdasarkan uraian tersebut di atas maka penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul “ON HIRE DAN OFF HIRE TERHADAP BIAYA CARTER KAPAL TUNDA”.

Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui biaya carter saat On Hire berjalan apakah biaya tersebut sudah sesuai dengan perhitungan On Hire yang berjalan saat kapal di carter.
2. Untuk mengetahui biaya carter saat Off Hire berjalan apakah biaya tersebut sudah sesuai dengan perhitungan On Hire yang berjalan saat kapal di carter.

Manfaat Penelitian

Bagi Perusahaan (PT. Pelindo Marine Service)

1. Secara praktis hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi PT. Pelindo Marine Service Surabaya dan Divisi Pelayanan Kapal Dinas Pemanduan dan Telekomunikasi Cabang Tanjung Perak guna meningkatkan *performant* kapal dalam carter.
2. Bagi para praktisi bidang carter dan pemanduan, penelitian ini dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan dalam merumuskan kebijakan utamanya yang terkait dengan, jenis-jenis carter, sistem carter dan kebijakan perjanjian sewa carter.

LANDASAN TEORI

On Hire dan Off Hire

Menurut Sudjatmiko, F. D. C., (1995), Ketentuan *On Hire* dan *Off Hire*. *On Hire* berarti sewa carter ada atau diperhitungkan walaupun kapal menganggur. *Off Hire* berarti sewa carter tidak ada atau tidak diperhitungkan selama suatu jangka waktu tertentu yang disebabkan oleh hal-hal tertentu, selama jangka waktu mana pencarter tidak dikenakan sewa carter.

On dan *Off Hire Survey* adalah salah satu jasa untuk menentukan keadaan kapal atau barge secara detail sebelum atau sesudah disewa atau charter oleh pencarter. Semua keadaan dan kerusakan pada *on hire*, harus diperiksa dan dicatat secara teliti dan dimasukkan ke dalam laporan *survey*. Kalau ada kerusakan di kapal selama waktu charter, Nakhoda harus membuat laporan kerusakan (*damage report*) tentang tiap kerusakan yang terjadi selama kapalnya disewa charterer.

Indikator *On Hire* dan *Off Hire* sendiri adalah hitungan hari yang terjadi selama *Off Hire*, *Off Hire* bisa terjadi 3x24 jam maupun lebih hal ini lah yang akan mempengaruhi perbedaan harga sewa carter kapal. Apabila *Off Hire* terjadi semakin lama maka semakin berkurang pula harga sewa carter kapal. Tetapi *Off Hire* bukan terjadi karena kesengajaan, *off hire* juga mempunyai syarat terjadi yaitu ketika mesin kapal rusak, crane kapal rusak, sertifikat kapal mati dan beberapa hal lain untuk hal ini pencarter tidak mau di rugikan karena kerusakan kapal sepenuhnya menjadi tanggungjawab shipowner. Sedangkan *On Hire* sendiri tetap diperhitungkan meskipun kapal yang telah di sewa menganggur dan tidak ada kegiatan tanpa ada kerusakan mapupun sertifikat kapal yang mati.

Biaya

Menurut Supriyono (2000;16), Biaya adalah harga perolehan yang dikorbankan atau digunakan dalam rangka memperoleh penghasilan atau *revenue* yang akan dipakai sebagai pengurang penghasilan. Menurut Henry Simamora (2002;36), Biaya adalah kas atau nilai setara kas yang dikorbankan untuk barang atau jasa yang diharapkan memberi manfaat pada saat ini atau di masa mendatang bagi organisasi. Menurut Mulyadi (2001;8), Biaya adalah pengorbanan sumber ekonomis yang diukur dalam satuan uang, yang telah terjadi, sedang terjadi atau yang kemungkinan akan terjadi untuk tujuan tertentu. Menurut Masyiah Kholmi, Biaya adalah pengorbanan sumber daya atau nilai ekuivalen kas yang dikorbankan untuk mendapatkan barang atau jasa yang diharapkan memberi manfaat di saat sekarang atau di masa yang akan datang bagi perusahaan.

Carter

Didalam dunia perhubungan laut, untuk meningkatkan kelancaran penyelenggaraan pengangkutan diperlukan suatu sarana penunjangnya, yaitu sarana kapal. Salah satu penyelenggaraan angkutan laut adalah dengan mengadakan suatu perjanjian yang di namakan perjanjian carter kapal. Mengenai pencarteran kapal itu sendiri adalah : Menurut H.M.N. Purwosutjipto (2000:95) “Carter kapal adalah suatu perjanjian timbal balik antara tercarter (vevrater) dengan pencarter (bevrachter), dengan mana tercarter mengikatkan diri untuk menyediakan kapal lengkap dengan perlengkapan serta pelautnya untuk kepentingan pencarter, dan si pencarter mengikatkan diri untuk membayar uang caarter (charterprijs)”. Sedangkan dalam pasal 453 ayat (1) kitab UU Hukum Dagang dinyatakan bahwa : “yang namakan pencarteran kapal ialah carter menurut waktu dan carter menurut perjalanan”.

Dari beberapa pengertian perjanjian carter kapal yang dikemukakan di atas, maka penulis dapat menyimpulkan bahwa pengertian perjanjian carter kapal adalah menggambarkan sifat perjanjian carter kapal yang timbale balik antara pihak tercarter dan pihak pencarter untuk menyediakan kapal lengkap dengan

perlengkapannya serta pelautnya. Sedangkan pihak pencarter mengikatkan diri untuk membayar uang carter atas penggunaan kapal untuk pengangkutan barang – barang atau tujuan lain yang sah.

Menurut Sudjatmiko, F. D. C., (1995), Jenis-jenis perjanjian charter dibagi dalam beberapa jenis antara lain sebagai berikut: *Bareboat charter or demise charter, Time charter, trip time charter, Voyage charter atau space charter, trip voyage charter.*

Kapal Tunda

Menurut Tasrun Sjahrun (2000) Kapal tunda atau *tugboat* adalah kapal yang dapat digunakan untuk melakukan manuver atau pergerakan, utamanya menarik atau mendorong kapal lainnya di di pelabuhan, laut lepas atau melalui sungai atau terusan. Kapal tunda digunakan pula untuk menarik tongkang, kapal rusak, dan peralatan lainnya.

Kapal tunda memiliki tenaga yang besar bila dibandingkan dengan ukurannya. Kapal tunda zaman dahulu menggunakan mesin uap, akan tetapi saat ini sudah menggunakan mesin diesel. Mesin induk kapal tunda biasanya berkekuatan antara 750 sampai 3000 tenaga kuda atau *horse power* (500 sampai dengan 2000 kw). Akan tetapi kapal yang lebih besar (digunakan di laut lepas) dapat berkekuatan sampai 25000 tenaga kuda atau *horse power* (20000 kw). Kebanyakan mesin yang digunakan sama dengan mesin kereta api, tetapi di kapal menggerakkan baling baling, dan untuk keselamatan biasanya menggunakan minimal 4 buah kapal induk.

Kapal tunda memiliki kemampuan *manuver* yang tinggi, tergantung dari unit penggerak kapal tunda dengan penggerak konvensional memiliki baling baling di belakang , efisien untuk menarik kapal dari pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Jenis penggerak lainnya sering disebut *schottel propulsion system*, dimana baling baling dibawah kapal dapat berputar 360° atau *system propulsion vort-schneider* yang menggunakan semacam pisau dibawah kapal yang dapat membuat kapal berputar 360°.

Hubungan Antar Variabel

Hubungan antar variabel pada skripsi ini ada 3 berikut penjelasannya:

1. On Hire terhadap biaya carter, sebenarnya di dalam on hire sendiri tidak mengubah harga sewa carter tetapi sewa carter akan tetap sama meskipun kapal yang di carter tersebut tidak di gunakan oleh pihak pencarter. On Hire sendiri merupakan istilah bahwa kapal dapat di gunakan tetapi, akan tetapi bisa saja pihak pencarter tidak menggunakan kapal karena memang tidak ada kegiatan yang harus dilakukan dengan kapal yang di sewa.
2. Off Hire terhadap biaya carter, off hire sangat mempengaruhi harga carter dikarenakan apabila terjadi off hire maka harga perhitungan sewa kapal akan berkurang. Off hire sendiri harus dilakukan agar pihak pencarter tidak merasa rugi dengan harga carter yang di bayarkan. Hitungan off hire tergantung dari kapan kapal tidak bisa digunakan sampai kapal tersebut bisa on hire kembali.

Hubungan On Hire dan Off Hire terhadap biaya carter kapal tunda, keduanya memang sangat mempengaruhi biaya carter kapal, tetapi untuk on hire tidak akan mengubah harga sewa kapal karena kerusakan kapal tidak ada dan memang pihak pencarter yang tidak menggunakannya. Sedangkan Off Hire adalah dimana keadaan kapal yang tidak bisa digunakan karena beberapa hal misalnya kerusakan kapal. Off hire akan berjalan saat kapal tersebut rusak dalam masa sewa kapal masih berjalan, selanjutnya harga carter akan di hitung kembali sesuai dengan ahri dimana off hire itu selesai.

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif dengan metode deskriptif.

Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan di wilayah usaha PT. Pelindo Marine Service tepatnya di area kantor, docking kapal dan pemanduan PT. Pelindo Marine Service dan Divisi Pelayanan Kapal Cabang Tanjung Perak Surabaya Jl. Prapat Kurung Utara no.58, untuk mendapatkan gambaran dan data-data peneliti melihat dan mengamati secara langsung kegiatan di kantor oprasional dan penanganan kegiatan di lapangan sebagai tempat sonding dan trial kapal area kolam pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Prosedur Penelitian

Setiap kegiatan penelitian selalu mengikuti suatu proses yang bertahap. Neuman (2000) “menulis bahwa penelitian kualitatif dimulai dengan penelitian topik”. Topik dalam penelitian kualitatif biasanya agak umum. Topik ini kemudian berkembang mengerucut menjadi lebih spesifik. Sesudah topiknya mengerucut, maka dilanjutkan dengan memeriksa topic tersebut pada buku-buku atau jurnal ilmiah yang dikenal dengan penelusuran *literature* atau kepustakaan. Hasil bacaan dari buku dan jurnal ilmiah akan memberikan gambaran yang jelas bagaimana topik itu dibahas dan dimengerti oleh para penulis atau peneliti sebelumnya. Bagian ini sering disebut dengan *literature review* setelah penelusuran kepustakaan, dilanjutkan dengan pengumpulan data, analisis data, penafsiran dan pelaporan.

Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian kualitatif tidaklah eksternal (objektif) tetapi internal (subjektif). Instrumen bukanlah suatu definisi operasional atau berupa alat lainnya, melainkan manusianya (peneliti), yang merupakan perabot terlatih, sensitif dan lentur, sehingga mampu menjaring elemen-elemen yang menonjol dan mentargetkan kelengkapan penelitian. Peneliti yang berpengalaman akan menjadi instrumen yang lebih sempurna, jika bersikap lentur dan terbuka, teliti dan peka, serta mampu memahami proses pelaksanaan penelitian. Peneliti yang demikian itu akan menjadi instrumen yang dapat menjamin kelengkapan penelitian, dan kedalaman data yang diperoleh, serta kemantapan dalam menentukan hasil penelitian. Sementara itu, dalam desain penelitian kuantitatif (konvensional), spesifikasi instrumen sangat penting, bukan hanya karena instrumen merupakan alat pengumpul data, tetapi karena secara simultan instrumen merupakan definisi operasional mengenai variabel yang terlibat. Instrumen juga penting untuk memperoleh validitas dan realibilitas yang tinggi, dan tidak terpengaruh secara eksternal oleh manusia.

Dalam penelitian kualitatif, yang menjadi instrumen atau alat penelitian adalah peneliti itu sendiri sehingga peneliti harus “divalidasi”. Validasi terhadap peneliti, meliputi : pemahaman, metode penelitian kualitatif, penguasaan wawasan terhadap bidang yang diteliti, kesiapan peneliti untuk memasuki objek penelitian baik secara akademik dan logikanya (Sugiyono, 2009).

Jenis dan Sumber Data

Yang dimaksud dengan sumber data yaitu sumber dimana data ini diperoleh. Maka untuk mendapatkan data yang relevan dengan permasalahan ini, data yang diambil meliputi data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari obyeknya atau data yang belum jadi. Atau data yang langsung diperoleh atau dikumpulkan langsung dari individu – individu yang diselidiki. (Lexy J Moleong, 2011:23)

Data sekunder adalah merupakan sumber data yang tidak dibatasi ruang dan waktu (James A Black Dan Dean J, 1999). Artinya jenis informasi atau data sudah tersedia, sehingga peneliti tinggal mengambil, mengumpulkan, dan mengelompokkan data walaupun peneliti tidak mempunyai control terhadap data yang telah diperoleh orang lain. Dalam penelitian ini penulis mengambil data sekunder dari buku Pokok-Pokok Pelayaran Niaga, halaman web tentang carter kapal dan perjanjian muatan angkutan laut, dan sebagainya.

Metode Pengumpulan Data

Dalam suatu penelitian metode pengumpulan data merupakan salah satu faktor yang penting dalam menentukan berhasil tidaknya suatu penelitian. Di dalam memilih data harus diperhatikan tentang kesesuaiannya dengan jenis data. Dan dalam penelitian ini, peneliti dalam mengumpulkan data menggunakan metode observasi, dokumentasi.

Metode Observasi

Merupakan teknik pengumpulan data, dimana peneliti melakukan pengamatan secara langsung ke objek penelitian untuk melihat dari dekat kegiatan yang dilakukan (Riduwan, 2010 : 104). Adapun data yang diperoleh atau dikumpulkan oleh peneliti di metode penelitian ini adalah :

1. Perjanjian carter dengan Divisi Pelayanan Kapal Dinas Pemanduan dan Telekomunikasi Cabang Tanjung Perak Surabaya.
2. Data harga sewa carter masing-masing kapal sesuai dengan house power dan dokumen *on hire* maupun *off hire*.

Metode dokumentasi

Metode dokumentasi adalah suatu cara yang digunakan untuk mendapatkan data yang didasarkan atas data yang ada, ataupun berdasarkan atas arsip – arsip yang ada di tempat penelitian. Menurut Suharsimi Arikunto (2002:234), metode dokumentasi adalah metode yang digunakan dalam mencari data mengenai hal – hal atau variabel yang berpacatatan, transkrip, surat kabar, agenda dan sebagainya. Adapun data yang diperoleh : (1) Gambaran umum dan struktur perusahaan PT. Pelindo Marine Service, (2)

Dokumen harga sewa carter pada kapal tunda PT. Pelindo Marine Service dan (3) Dokumen *On Hire* dan *Off Hire*.

Metode dokumentasi secara luas adalah segala macam bentuk sub informasi yang berhubungan dengan dokumen, baik yang resmi maupun yang tidak resmi dalam bentuk laporan, buku harian, dan sebagainya, baik yang diterbitkan maupun yang tidak diterbitkan. Jadi data dapat diambil melalui metode yang digunakan dalam penelitian dan berbagai catatan tentang peristiwa masa lampau dalam bentuk dokumen.

Analisis Data

Menurut Ardhana (dalam Lexy J. Moleong 2011: 103) menjelaskan bahwa analisis data adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, kategori, dan satuan uraian dasar. Dalam penelitian ini penulis mendapatkan analisis data sebagai berikut:

1. Analisis untuk mengetahui perhitungan hari on hire dan off hire kapal tunda sesuai dengan hari off hire berlangsung.
2. Analisis untuk mengetahui sisa BBM sesuai dengan sounding yang dilakukan oleh Divisi Pelayanan Kapal Cabang Tanjung Perak Surabaya.
3. Analisis untuk mengetahui harga sewa carter sesungguhnya sesuai dengan perhitungan waktu on hire dan off hire yang dilakukan oleh Divisi Pelayanan Kapal Cabang Tanjung Perak Surabaya.

Keabsahan Data

Dalam Penelitian kualitatif faktor keabsahan data juga sangat diperhatikan karena suatu hasil penelitian tidak ada artinya jika tidak mendapat pengakuan atau terpecah. Untuk memperoleh pengakuan terhadap hasil penelitian ini terletak pada keabsahan data penelitian yang telah dikumpulkan. Berpedoman kepada pendapat Lincoln & Guba (1985), untuk mencapai kebenaran dipergunakan teknik kredibilitas, transferabilitas, dependabilitas, dan konfirmabilitas yang terkait dengan proses pengumpulan dan analisis data.

PEMBAHASAN DAN HASIL PENELITIAN

Dalam perjanjian carter di PT. Pelindo Marine Service dan Divisi Pelayanan Kapal Cabang Tanjung Perak Surabaya bersepakat untuk menggunakan aturan sistem on hire dan off hire dalam sisi aturan carter sistem ini akan menitik beratkan pada perubahan harga sewa kapal yang semula ada di perjanjian hal ini dapat terjadi karena on hire dan off hire itu terjadi, yang paling mempengaruhi adalah terjadinya off hire itu sendiri karena dimulai hitungan perbedaan sewa carter dari pertama kali off hire terjadi yaitu setelah 72 jam terjadi yang telah menjadi kesepakatan kedua belah pihak.

Pada teori dalam buku yang berjudul Carter Kapal karangan Radiks Purba dan dalam teori saat di bangku kuliah menyebutkan hitungan off hire terjadi setelah 72 jam kapal tidak dapat beroperasi disini persamaan waktu tidak menjadi masalah karena perjanjian itu sudah disepakati kedua belah pihak.

Dalam perjanjian carter tidak hanya satu pihak tetapi harus terjadi antara dua belah pihak ataupun lebih karena harus ada pihak shipowner dan pihak pencarter, dalam penelitian ini pihak shipowner adalah PT. Pelindo Marine Service dan pihak pencarter adalah Divisi Pelayanan Kapal Cabang Tanjung Perak Surabaya pada kasus terjadinya on dan off hire pihak pencarter juga berperan penting karena harus melakukan beberapa perhitungan kembali harga carter berikut faktor-faktor yang mempengaruhi kegiatan operasional Divisi Pelayanan Kapal Cabang Tanjung Perak Surabaya:

a) Optimalisasi Harga Sewa Kapal

Perhitungan harga akan sangat penting untuk pihak pencarter karena kegiatan sewa kapal terhambat adanya off hire yang terjadi pada kapal yang disewa sehingga kapal tidak dapat melakukan tugas atau pekerjaan dengan maksimal, perhitungan ini didasari pada waktu dan hari kapal on hire maupun off hire.

b) Sounding ulang BBM

Hal ini dilakukan agar BBM yang ada dalam kapal sesuai dengan jurnal mesin yang ada dalam kapal dan sesuai pemakaian semestinya saat kapal mengalami off hire.

Sebab Masalah Off Hire :

a) Mesin kapal atau baling-baling mengalami kerusakan.

b) Mesin Derek mengalami kerusakan atau pintu-pintu palka yang dibuka dan ditutup dengan mesin macet.

c) Kerusakan lain dalam kapal maupun diatas geladak (dek) yang mengakibatkan kapal tidak dapat memberikan jasanya kepada pencarter pada saat dibutuhkan.

d) Anak Buah Kapal mogok kerja.

e) Kapal ditahan oleh penguasa pelabuhan setempat dan kesalahan bukan terletak pada pencarter tetapi pada pemilik kapal atau nahkoda.

Hasil Temuan Permasalahan

Dalam melakukan penelitian ini, peneliti didampingi oleh Kasubdiv Operasional Kapal PT. Peindo Marine Service dan Asman Divisi Pelayanan Kapal Cabang Tanjung Perak Surabaya, penelitian ini dilakukan mulai pukul 07.30-17.00 selama tiga bulan banyak pengalaman dan ilmu yang didapat selama melakukan penelitian ini. Peneliti mengikuti aktifitas pegawai PT. Pelindo Marine Service dalam melakukan perjanjian carter dengan Divisi Pelayanan Kapal, melakukan crewing untuk ABK (anak buah kapal) yang juga melengkapi kapal yang dicarter.

Peneliti juga mengikuti aktivitas kegiatan operasional Divisi Pelayanan Kapal saat melakukan sounding bahan bakar kapal, trial kapal yang akan dicarter dan menghitung sewa kapal saat off hire. Peneliti juga mempelajari kendala-kendala yang timbul pada saat kegiatan carter berlangsung pada sisa BBM yang ada dalam kapal saat off hire dan perhitungan ulang harga sewa kapal yang didasari pada hari on hire maupun off hire. Peneliti juga mempelajari bagaimana penanganan pada saat kendala itu muncul.

a) Sisa BBM Dalam Kapal

Adanya sisa BBM dalam kapal adalah salah satu yang menjadi akibat dari off hire karena pada saat kapal disewa oleh pihak pencarter yaitu Divisi Pelayanan Kapal Cabang Tanjung Perak Surabaya mesin kapal akan tetap berjalan meskipun kapal tidak melakukan operasi atau tidak dalam pekerjaan semestinya untuk melayani jasa tunda di pelabuhan, kapal tersebut hanya bersandar di dermaga namun BBM akan tetap terkuras sehingga pihak pencarterpun mengalami kerugian. Kerugian tersebut dikarenakan auxillary engine tetap bekerja, sisa BBM sendiri akan terjadi dimana hari off hire tersebut terjadi. Dari kerugian tersebut maka pihak pencarter akan mengadakan sounding ulang BBM.

b) Jumlah Hari *On* dan *Off Hire* Dalam Harga Sewa Carter

Hari dalam on dan off hire adalah salah satu yang diperhitungkan karena mulai dari hari pertama off hire dapat dihitung harga sewa carter kapal yang berbeda dari semula. Harga sewa carter berubah dari semula karena kapal tidak beroperasi sehingga kapal tidak dapat melayani kebutuhan pencarter, kapal yang mengalami off hire tersebut wajib dihitung ulang harga sewa carter agar pihak pencarter tidak mengalami kerugian. Jumlah hari on hire dan off hire sangat diperhitungkan karena disinilah yang nantinya sebagai dasar mengetahui harga sewa carter yang sebenarnya, apabila off hire terjadi selama 3 hari maka akan berbeda dengan off hire yang berlangsung selama 1 minggu begitu pula seterusnya.

Faktor-faktor yang Mempengaruhi Kegiatan Operasional Divisi Pelayanan Kapal Sebagai Pencarter

Dalam perjanjian carter tidak hanya satu pihak tetapi harus terjadi antara dua belah pihak ataupun lebih karena harus ada pihak shipowner dan pihak pencarter, dalam penelitian ini pihak shipowner adalah PT. Pelindo Marine Service dan pihak pencarter adalah Divisi Pelayanan Kapal Cabang Tanjung Perak Surabaya pada kasus terjadinya on dan off hire pihak pencarter juga berperan penting karena harus melakukan beberapa perhitungan kembali harga carter berikut faktor-faktor yang mempengaruhi kegiatan operasional Divisi Pelayanan Kapal Cabang Tanjung Perak Surabaya :

a. Optimalisasi Harga Sewa Kapal

Perhitungan harga akan sangat penting untuk pihak pencarter karena kegiatan sewa kapal terhambat adanya off hire yang terjadi pada kapal yang disewa sehingga kapal tidak dapat melakukan tugas atau pekerjaan dengan maksimal, perhitungan ini didasari pada waktu dan hari kapal on hire maupun off hire.

b. Sounding ulang BBM

Hal ini dilakukan agar BBM yang ada dalam kapal sesuai dengan jurnal mesin yang ada dalam kapal dan sesuai pemakaian semestinya saat kapal mengalami off hire.

Akibat Masalah On Hire dan Off Hire

Terjadinya on dan off hire mempunyai dampak yang cukup signifikan pada kesepakatan carter kapal terutama dampak dari off hire, berikut peneliti akan membahas dampak yang terjadi antara lain:

a. Perbedaan Harga Sewa Carter Saat Off Hire

Perbedaan harga ini dikarenakan kapal tidak dapat menjalankan tugas untuk kegiatan yang telah dibuat oleh pihak pencarter yang berarti Divisi Pelayanan Kapal Cabang Tanjung Perak Surabaya, kapal tersebut sama sekali tidak beroperasi apabila off hire terjadi sehingga pihak pencarter akan mengalami kerugian dari segi biaya karena kapal tidak dapat menghasilkan keuntungan bagi pihak pencarter. Sehingga dalam kesepakatan PT. Pelindo Marine Service sebagai pihak shipowner dan Divisi Pelayanan Kapal sebagai pihak pencarter akan dihitung kembali sewa carter menurut hari off hire yang terjadi. Disinilah perbedaan harga akan muncul dan harga akan signifikan berbeda dari harga semula sewa carter berlangsung.

b. Kerugian BBM Saat Off Hire

Kerugian BBM saat off hire adalah hal yang sering terjadi karena pada saat itu kapal akan tetap memakai bahan bakar meskipun kapal tidak beroperasi, kapal hanya sandar di dermaga tetapi mesin bantu kapal akan tetap berjalan dan itu menguras bahan bakar sehingga pihak pencarter akan mengalami kerugiannamun hal itu telah menjadi resiko bagi pihak pencarter karena meskipun kapal off hire pemakaian bahan bakar akan tetap ditulis dalam jurnal harian mesin kapal tetapi pihak ABK (anak buah kapal) terkadang berprilaku nakal sehingga bahan bakar yang ditulis dalam jurnal tidak sesuai dengan ukuran bahan bakar yang ada dalam tangki kapal. Didasari pada hal tersebut maka pihak shipowner yaitu PT. Pelindo Marine Service yang bertanggungjawab untuk mengganti bahan bakar yang kurang kepada pencarter.

Dari penjelasan dampak terjadinya on dan off hire mempengaruhi beberapa pihak yang harus bertanggung jawab karena angka carter dalam perjanjian carter biasanya tidaklah sedikit, beberapa pihak yang bertanggung jawab adalah dari pihak shipowner yaitu kadiv operasi armada dan dari pihak pencarter yaitu bagian operasional divisi pelayanan kapal kedua belah pihak ini harus saling berkomunikasi dan melihat atau melakukan langsung perhitungan ulang sewa dan sounding ulang BBM agar masing-masing pihak tidak saling merugikan.

Solusi Pemecahan Masalah On Hire dan Off Hire

Hasil wawancara dari peneliti dengan Asman bagian pemanduan kapal bahwa dalam On hire dan Off Hire di perjanjian carter antara PT. Pelindo Marine Service (*shipowner*) dan Divisi Pelayanan Kapal (pencarter) maka dapat diberlakukan hal-hal sebagai berikut:

a. Perhitungan ulang harga sewa carter

Perhitungan ulang ini memakai rumus sistem on hire dan off hire agar mendapatkan harga yang sesuai, dalam perjanjian carter dari kedua belah pihak yang berwenang menghitung ulang harga sewa carter adalah dari pihak pencarter

b. Sounding ulang BBM

Sounding ulang bahan bakar ini dilakukan oleh pihak pencarter untuk melihat berapa sisa bahan bakar dikapal saat terjadi off hire karena pengisian bakar adalah tugas dan kewajiban dari pencarter maka dalam hal ini pencarter akan sangat memperhitungkan bahan bakar yang tersisa dalam kapal yang disewa. Pihak pencarter akan melihat buku harian mesin berapa sisa bahan bakar yang ditulis dan pihak pencarter akan melakukan sounding dengan cara memasukkan alat penghitung bahan bakar secara manual yang berbentuk tali dari besi bernomor dengan ujung tembaga dan diberi pewarna pada tali

tersebut untuk melihat sampai titik berapa bahan bakar tersebut menunjukkan nomor atau nilai yang sebenarnya. Lalu pihak pencarter mencocokkan jumlah bahan bakar yang di sounding dan bahan bakar yang ada dalam jurnal, apabila bahan bakar kurang maka pihak pencarter akan melapor kepada pihak shipowner sehingga pihak shipowner akan mengganti sisa BBM yang kurang tersebut.

PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti mengenai sistem *on hire* dan *off hire* terhadap biaya carter kapal tunda, maka dapat dikemukakan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. On hire akan tetap berjalan walaupun kapal tidak digunakan oleh pihak pencarter, dalam kondisi ini memang pencarter tidak memiliki kegiatan untuk menggunakan kapal yang di telah di carter. Biaya dalam on hire tidak akan mempengaruhi biaya pada perjanjian carter.
2. Off Hire akan berjalan dimana terjadi kondisi-kondisi yang memang harus dijadikan off hire. Pada off hire sendiri sangat berpengaruh kepada biaya carter yang akan berubah dari semula, dikarenakan kondisi kapal yang menjadi tanggung jawab shipowner. Pihak pencarter akan menghitung ulang harga sewa carter dengan menentukan berapa hari terjadinya off hire sampai kapal bisa digunakan kembali.

Saran

Adapun saran-saran yang akan diberikan oleh peneliti menurut permasalahan yang terjadi di PT.

Pelindo Marine Service maupun Divisi Pelayanan Kapal Cabang Tanjung Perak Surabaya:

1. Sistem On Hire dan Off Hire harusnya akan lebih efektif apabila pihak pencarter maupun shipowner lebih percaya akan satu sama lain sehingga masing-masing pihak tidak akan merasa dirugikan. Hitungan hari dalam off hire haruslah tepat agar harga tidak melenceng jauh, selain itu kesiapan kapal dalam operasi harus ditata sebaik mungkin agar kapal tidak tiba-tiba mengalami off hire.
2. Kualitas SDM yang kompeten dapat membantu meningkatkan kinerja bagian operasional kapal karena pada bagian ini tim operasional harus menghitung ulang harga sewa carter dan menyounding BBM sisa off hire pada kapal yang tidak dapat beroperasi. Perhitungan harga sewa carter harus dilakukan teliti agar tidak menjadi kerugian bagi pihak pencarter, begitupula saat sounding BBM harus cermat untuk mengerti sisa BBM sebenarnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi. (2002). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Black A James dan Dean J. (1999). *Metode dan Masalah Penelitian Sosial*. Bandung: Refika Aditama.
- Fatoni Abdurrahmat. (2006). *Organisasi dan Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Rineka Cipta.
- F.D.C Sudjatmiko. (1995). *Pokok-Pokok Pelayaran Niaga*. Jakarta: Bharata Karya.
- Havery., Don, Robert Bruce Bowin. (1996). *Human Resources Management: An Experiential Approach. International Edition. New Jersey: Prentice-Hall International*.
- H.M.N Purwosutjipto. (2000). *Pengertian Hukum Dagang*. Jakarta: Djambatan.
- Lexy J. Moleong. (2011). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosda Karya.
- Mayangsari Prisca. (2013). *Tanggung Jawab Para Pihak Dalam Perjanjian Kapal Laut Pada Perusahaan Pelayaran Nasional PT. Kalla Lines*. Diakses dari: <https://www.scribd.com/doc/32366921/kumpulan-penelitian>, 10 Juni 2018.
- Moh.Nazir. (2005). *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Rosita Ida. (2011). *Perjanjian Carter Dalam KUHD*. Diakses dari: <https://www.scribd.com/doc/32366923/kumpulan-penelitian>, 10 Juni 2018.
- Schoeder, Roger G. (2000). *Operations Management Contemporary Concept and Cases. Boston: International Edition Mc. Grow-Hill Companies*
- Solaena Eggi. (2011). *Charter Party*. Diakses dari: <https://www.scribd.com/doc/42366921/kumpulan-penelitian>, 10 Juni 2018.
- Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.